



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 002 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 26 septembre 2011

Président

M. Merv Tweed

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 26 septembre 2011

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Si vous êtes tous prêts, je vais vous souhaiter la bienvenue à la seconde partie de la présente réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous en sommes maintenant aux travaux du comité.

Nous sommes saisis de deux motions. Mme Chow est absente, et c'est sa motion qui doit être examinée en premier. Je ne sais pas si vous voulez qu'on la présente et qu'on en débâte...?

Une voix: Oui.

Le président: D'accord. Je vous donne la parole.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Je vais lire la motion de Mme Chow à sa place:

[Français]

Que le gouvernement commence, sans plus tarder, des plans pour la conception et la construction d'un nouveau pont Champlain à Montréal, Québec; et que cette motion fasse l'objet d'un rapport à la Chambre.

[Traduction]

Comme vous le savez, le pont Champlain est le plus achalandé au Canada. Deux rapports ont été publiés; un premier concernant l'état du pont et un deuxième portant sur l'avenir du pont.

Dans le deuxième, on indique que le pont doit être remplacé le plus tôt possible. Nous convenons tous que le pont, pour ce qui est du coût... il est vrai qu'il y a des réparations à faire et qu'il est urgent d'effectuer des travaux pour faire en sorte que le pont soit sécuritaire, mais il faudra plusieurs années avant d'avoir un nouveau pont Champlain.

Selon certains rapports, la congestion sur le pont entraîne des pertes de près de 2,1 milliards de dollars par année pour la région de Montréal. Dans un autre rapport qui vient tout juste de paraître, on prévoit que Montréal perdrait 741 millions de dollars par année si on fermait le pont Champlain. En outre, les gens perdent beaucoup de temps parce qu'ils sont coincés dans la circulation pendant des heures.

Ma circonscription est celle de Brossard — La Prairie. Une partie du pont Champlain se trouve dans ma circonscription, et les gens m'en ont parlé. J'ai reçu des lettres, des centaines de lettres. Le remplacement du pont Champlain est un des principaux enjeux. Cela est devenu un enjeu national et une question de nature économique. Si rien n'est fait, la productivité sera touchée.

Il faut donc déposer cette motion.

[Français]

pour s'assurer que le gouvernement va annoncer rapidement le remplacement du pont Champlain.

Lorsque le gouvernement aura annoncé ce remplacement, il faudra utiliser toutes les options. Le dernier rapport rendu public cet été parlait justement de certaines des options qui s'offraient à nous.

Il ne faut pas non plus oublier le transport en commun. J'ai rencontré les députés de l'Assemblée nationale du Québec et ils demandent aussi le remplacement du pont Champlain. Qu'il s'agisse des chambres de commerce, des élus municipaux ou provinciaux ou encore de la population, tout le monde demande le remplacement du pont Champlain.

On a déposé cette motion parce qu'on veut travailler, dans le cadre de ce comité, afin de faire avancer ce dossier. Il est très important de le faire, de façon à ce que ce remplacement se fasse le plus rapidement possible.

• (1535)

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le président, veuillez m'excuser. Ma voix est enrôlée, mais vous pourrez quand même m'entendre. On dirait la voix d'un *crooner*, mais je n'en suis pas un.

Ce dossier ne touche pas qu'un comté, ne touche pas que Montréal, ne touche pas que le Québec en entier; ce dossier touche le pays en entier.

Je vais appuyer cette motion, mais je dois préciser deux choses. Tout d'abord, j'appuie ce projet, mais, par la suite, il y aura ma motion, car on a besoin de savoir ce qui se passe.

On ne veut pas un nouveau pont pour avoir un nouveau pont. On connaît les impacts économiques potentiels. On sait qu'il pourrait y avoir de graves conséquences et que, plus on attend, plus ça va coûter cher. De plus, l'ensemble des rapports qu'on a lus nous révèlent qu'il peut y avoir un effet non seulement sur le plan social, mais aussi sur le plan sécuritaire.

Je suis heureux que cette réunion soit publique, car il est important aujourd'hui qu'on envoie le message que ce n'est pas une question politique. C'est une question de sécurité, une question économique et sociale. Plus de 20 milliards de dollars de biens transitent par ce pont chaque année. Ça touche tout l'Est du Canada. Dans l'étude qu'on fait sur l'infrastructure, il faut voir jusqu'à quel point celle-ci, l'économie et le développement durable vont ensemble. Il est nécessaire de prendre des décisions maintenant.

Le ministre dira probablement que c'est pour dans cinq ans, que ce n'est pas pour tout de suite et qu'en attendant, on fait tout ce qu'il faut. Lorsqu'on parlera de ma motion, on se rendra compte qu'il y a déjà des problèmes liés à ce pont et que, étant donné qu'on est dans un endroit sensible sur le plan sismique, le pire peut arriver.

Cette information ne provient pas de politiciens. On parle de rapports d'ingénieurs et d'experts. Il n'est pas question de faire peur aux gens. Il s'agit de professionnels qui ont utilisé des mots précis pour parler d'une situation précise.

J'espère que le gouvernement conservateur, qui détient la majorité à ce comité, ne rejettera pas du revers de la main les deux motions. Ce n'est pas seulement une question politique, il s'agit de l'avenir de notre pays.

Monsieur le président, on a accepté le rapport un peu plus tôt. Quand on va faire l'étude de l'infrastructure, on va se rendre compte que cela touche la base même de notre économie. Il y a des moments où il faut non seulement se demander quelle est la situation, mais aussi se rendre compte à quel point notre rôle de parlementaires est de trouver des solutions constructives. L'une des solutions constructives est de se pencher sur la situation du pont Champlain.

Éventuellement, on pourra parler aussi des autres ponts, parce qu'il n'y a pas que le pont Champlain. Il y a le deuxième pont de Windsor dont on veut parler. Il y a d'autres réalités. Sont-ils en bon état? À des fins économiques et sociales importantes, on devra aussi regarder dans d'autres coins du pays la construction de nouvelles infrastructures. Toutefois, avant de commencer à bâtir ailleurs, il faut peut-être regarder ce qu'il y a et agir de façon décente.

Je parlerai plus tard de ma motion, parce qu'il y a des choses importantes et complémentaires. Le Parti libéral du Canada et moi avons dit publiquement qu'il faut un nouveau pont. C'est clair, mais le problème est qu'on a commencé à en parler en 2006. On parlait d'un processus de 10 ans, ce qui nous menait en 2016. Or on est en 2011 et rien n'a été fait encore. Faire de la gestion de crise n'est pas suffisant. On ne peut pas se contenter de dire qu'il y a eu 28 modifications depuis 1962 et qu'on a tout fait ce qu'il fallait faire, qu'on a vu les rapports et que, s'il y avait quelque chose, la Société des ponts fédéraux limitée serait là.

Il est important que le ministre vienne nous voir. Son rôle est de représenter le ministère et la population canadienne. Il faut qu'il vienne non seulement rassurer la population, mais démontrer de la transparence relativement à ce dossier. Cela fera l'objet de ma motion.

D'ailleurs, il est essentiel d'adopter cette motion. Il n'est pas question de le faire tout de suite, mais il faut que le gouvernement nous annonce ses couleurs. De plus en plus, on parle d'une crise économique et de la crise de la dette. Le vocabulaire est important et on dit que tout le monde doit faire sa part et qu'on va imposer des compressions. J'espère que la sécurité ne sera pas la grande perdante. On ne veut pas qu'on décide qu'on n'accorde que le minimum de 2 milliards de dollars que va coûter ce pont pour des raisons économiques, prétextant qu'on ne peut pas se permettre plus.

Malheureusement, ce serait l'ensemble des Canadiens et des Québécois qui seraient perdants.

• (1540)

J'espère qu'on fera oeuvre utile, de façon constructive, et qu'on appuiera cette motion.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): J'aimerais insister sur l'importance de ce pont pour l'économie canadienne.

Comme les députés d'en face le savent peut-être, d'après l'indice mondial de la compétitivité, le Canada est passé de la neuvième à la treizième place. Les infrastructures constituent un des principaux critères qui servent à déterminer la compétitivité mondiale d'une économie. Je pense que tous les membres conviendront que Montréal éprouve de graves problèmes en ce qui concerne ses infrastructures qui ont été construites dans les années 1960, notamment le pont Champlain, dont le gouvernement fédéral a la responsabilité.

Mon collègue a affirmé que l'île de Montréal, à cause des embouteillages, enregistre une diminution de la productivité qui entraîne une perte de 2,1 milliards de dollars. Je pense que toutes les personnes ici présentes souhaitent que l'économie se porte bien, que la compétitivité du Canada s'améliore et que notre pays figure de nouveau dans les 10 premiers rangs à l'échelle mondiale pour ce qui est de sa compétitivité. Le pont Champlain joue un rôle dans la réalisation de ce souhait. En effet, ce pont constitue un lien important avec l'Est du Canada et il contribue grandement au développement des échanges commerciaux avec les États-Unis.

Si nous voulons accorder la priorité à l'emploi et à l'économie, le coût d'un nouveau pont — 1,1 milliard de dollars, je crois — constitue un investissement minime pour la santé économique future de notre pays. En dressant un plan pour le remplacement du pont, nous enverrons un message important à nos partenaires mondiaux, c'est-à-dire que le Canada s'engage sérieusement à améliorer ses infrastructures et à développer le transport en commun dans les villes pour qu'il soit plus efficace.

Le remplacement du pont Champlain contribuera de façon importante à améliorer la productivité du Canada, sa compétitivité sur le plan mondial et son économie en général. Cela permettra de renforcer nos liens commerciaux avec les États-Unis et avec les provinces de l'Est du Canada. Si nous ne veillons pas à le remplacer le plus tôt possible, nous serons confrontés à des problèmes d'ordre structurel dans les prochaines années.

Nous aussi, nous voulons réparer la toiture pendant qu'il fait encore beau, car il y a des nuages à l'horizon.

J'espère que les députés d'en face sont conscients qu'un engagement à l'égard du pont n'a rien à voir avec une confrontation entre le Québec et le reste du Canada ou entre la ville de Montréal et les autres villes du pays. Cet engagement est lié à l'économie canadienne et vise à renforcer notre économie et à accroître la productivité et la compétitivité de notre pays.

Voilà pourquoi nous présentons cette motion; pour solidifier l'économie canadienne.

Le président: Monsieur Benskin.

M. Tyrone Benskin (Jeanne-Le Ber, NPD): On a beaucoup parlé de la valeur du pont sur le plan économique. C'est un aspect qu'on se doit de mentionner. Comme dans toute ville en croissance, les ponts deviennent le seul moyen de sortir de l'île. Montréal est une île. Ceux d'entre nous qui habitent dans des régions où il faut emprunter des ponts quotidiennement ont tous vécu la frustration qu'entraîne la fermeture d'un pont puisque cela fait en sorte de doubler le temps qu'il faut pour se rendre au travail.

Quand une économie est en croissance, les gens ont tendance à quitter la ville pour aller s'installer, dans notre cas, à l'extérieur de l'île. Par conséquent, pour ce grand nombre de travailleurs qui empruntent tous les jours le pont Champlain, le pont Mercier et tous les autres ponts pour se rendre dans l'île de Montréal, il s'agit d'un enjeu extrêmement important.

Il faut également veiller, et c'est ce sur quoi nous comptons en ce qui a trait à ce nouveau pont, à mettre fortement l'accent sur le transport en commun. Il faut inciter les gens à laisser leur voiture à la maison, ou du moins à profiter des stationnements incitatifs, et à utiliser le transport en commun, précisément à prendre un train électrique ou un autobus qui traverserait le pont. C'est un élément qui peut être inclus dans le projet. Cela prolongerait également la durée de vie du nouveau pont puisqu'il n'aurait pas à supporter le poids de dizaines de milliers de voitures tous les jours.

Je le répète, cela n'a rien à voir avec la popularité ou la partisanerie. C'est un projet qui est essentiel pour les travailleurs canadiens, pour leur vie quotidienne. C'est un projet qu'il faut planifier. La planification doit commencer dès maintenant, car il faudra 10 à 12 ans avant qu'il ne se réalise.

En ce moment, une seule voie sur le pont est ouverte dans chaque direction en tout temps, ce qui cause d'immenses embouteillages. L'entrée du pont du côté de Montréal se trouve dans ma circonscription. D'après certaines études, le taux de maladies respiratoires chez les personnes qui habitent dans les environs a augmenté de 20 p. 100 à cause du grand nombre de véhicules immobilisés dans la circulation. Je le répète, c'est un projet qui aura des avantages non seulement pour Montréal et le Québec, mais aussi pour l'ensemble du Canada.

• (1545)

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): On a beaucoup parlé de la valeur économique du pont. Pour ma part, je voudrais sensibiliser le comité au fait que la construction de ce nouveau pont est un besoin urgent.

Le dernier rapport du consortium BCDE indiquait qu'à elle seule, la réalisation des études de faisabilité concernant l'impact environnemental prendrait 2 ans. On parle d'un pont dont la construction va nécessiter une dizaine d'années. Ma circonscription se situe à quelques kilomètres de ce pont. Trois ponts relient l'île de Montréal à la Rive-Sud, et ils sont tous alignés. Cet été, il y avait des travaux sur deux de ces ponts et il fallait trois heures pour se rendre de ma circonscription au centre-ville de Montréal. Il s'agit d'une distance de 12 kilomètres. C'était moins long de la parcourir à pied. On ne veut pas alarmer qui que ce soit, mais il y a tout de même des risques. Si on attend que ce pont se brise et qu'il soit trop tard, les bouchons de circulation vont alors être incroyables.

On parle beaucoup de l'économie, et c'est très important. Or je pense aux familles de ma circonscription. Ces gens qui travaillent au

centre-ville de Montréal passeront quatre heures par jour dans leur automobile et ne verront pas leur famille le soir, en arrivant à la maison, parce qu'il sera trop tard. Pour tous les gens des banlieues entourant le centre-ville de Montréal, c'est un enjeu extrêmement urgent qu'il faut régler le plus rapidement possible parce qu'il a un impact sur leur vie personnelle. Plusieurs villes du Canada sont aux prises avec un problème d'embouteillage de ce genre. Je pense que si on ne s'y attaque pas, ici ou partout ailleurs, et qu'on n'encourage ni le transport en commun ni l'établissement d'infrastructures pouvant améliorer la situation, les centre-villes les plus achalandés du pays vont se retrouver face à des problèmes vraiment dangereux.

Selon moi, il faut absolument appuyer cette motion dans le cadre du présent comité, et ce, pour le bien-être des Canadiens et Canadiennes. Ça me permettrait également de revenir dans ma circonscription très prochainement et de dire à mes concitoyens qui m'écrivent depuis quelques mois que cette situation va se régler, que le gouvernement a accepté d'aller dans le bon sens, c'est-à-dire de réparer ce pont et d'entamer tout de suite des études pour faire avancer les choses.

• (1550)

[Traduction]

Le président: Merci.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Il y a une seule chose que je vais demander, monsieur le président.

[Traduction]

J'aimerais un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Merci.

Le président: D'accord. Nous allons passer au vote.

À l'intention des nouveaux membres, je tiens à dire que votre nom sera nommé et que vous aurez à dire oui si vous appuyez la motion ou non si vous ne l'appuyez pas.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: Nous allons maintenant passer au second avis de motion donné par M. Coderre.

Monsieur Coderre, allez-y.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

J'imaginai un peu que le gouvernement allait voter contre la première motion, car il veut se garder la marge de manoeuvre nécessaire pour faire ses annonces. Or, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, c'est important de donner l'heure juste par rapport à la situation actuelle. Dans la grande région de Montréal, la Société des ponts fédéraux limitée est un organisme quelque peu unique, car la gestion de certains ponts, notamment les ponts Champlain, Jacques-Cartier et une partie du pont Mercier, relève du gouvernement canadien. Il est donc important que l'on puisse avoir l'heure juste sur la situation.

Ma collègue de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine parlait plus tôt des évaluations environnementales. Il est aussi question des Autochtones: on a découvert un cimetière autochtone à l'Île-des-Soeurs, dans le tracé prévu pour un nouveau pont. Cela ne prendra pas 2 ans; cela peut prendre de 3 à 4 ans, et je n'ai pas encore parlé de conjoncture politique. Voilà pourquoi c'était important de dire au plus sacrant que les Québécois, les Montréalais et les Canadiens méritent d'avoir un nouveau pont Champlain. Lorsqu'on va se rendre compte que cela touche à la vie des gens, il y en a qui vont peut-être changer d'idée.

Cela étant dit, j'entends toutes sortes de chose de la part d'experts en la matière. Ils me suggèrent de ne pas circuler sur les voies latérales du pont Champlain, mais de me tenir au centre. En ce moment, il y a un film qui est tourné par des ingénieurs et qui porte sur les piliers du pont. Après avoir pris connaissance de cela, j'ai dit à ma femme de ne plus jamais emprunter le pont Champlain. On a un sérieux problème, car l'étude qui a été rendue publique par suite des pressions de l'opposition, notamment, démontre très clairement que ce pont peut s'effondrer partiellement.

Faisons un peu d'histoire à l'intention de nos amis qui s'intéressent à l'ingénierie. Le pont a été construit en 1962, et son taux d'absorption permettait alors un important trafic routier. En raison de problèmes liés au climat et à la corrosion, on a fait des modifications de façon perpendiculaire, ce qui a supprimé le niveau d'absorption initial et a changé complètement la façon dont fonctionne ce pont. Le problème est le suivant: on a dit que cela pourrait prendre 10 ans, sans problème. Et je vous rappelle qu'on a dit cela en 2006, sans penser aux problèmes qu'il y avait sur le pont Jacques-Cartier et, surtout, sur le pont Mercier où a augmenté la densité de la circulation. De plus, on nous dit que ce pont n'est pas fait pour la circulation des camions d'une certaine lourdeur. Vous vous imaginez que lorsqu'on vous dit, dans un premier temps, qu'on a fait 28 modifications pour changer la fonction d'absorption même de ce pont, que les chevêtres et les piliers sont... Ce n'est pas moi qui le dis — ce n'est pas politique —, allez voir l'émission *Découverte* animée par Charles Tisseyre, sur le site Internet TOU.TV, et regardez les rapports qui ont été rendus publics par suite de nos pressions qui, elles aussi, ont été rendues publiques, et vous vous rendrez compte qu'il y a un problème majeur.

Voici ce qui m'a titillé le plus dans toute cette aventure ou cette saga improvisée. À la suite de ma conférence de presse — le ministre devait aller donner des entrevues —, on a découvert le pot aux roses: il existe actuellement des rapports d'inspection, mais on ne veut pas les rendre publics pour des raisons de sécurité. Quand on dit des choses de la sorte et qu'on cache des choses, on donne l'impression de cacher quelque chose. Je ne doute pas de la bonne foi du ministre Lebel, c'est un ami, je le connais, c'est l'ancien maire de Roberval et c'est quelqu'un proche des gens parce qu'il a déjà été maire. Il sait ce que c'est de la politique de proximité. Cependant, il a peut-être été un peu dépassé par les événements. C'est pour cela que son rôle est de venir rassurer les gens.

Dans le dernier rapport, on a dit que s'il y avait un tremblement de terre, il pourrait y avoir un effondrement partiel. Ce n'est pas rien, un « effondrement ». On ne parle pas seulement de patienter pendant quatre heures dans l'auto. Après la publication du rapport et la question posée par mon collègue à la Chambre des communes aujourd'hui, on se rend compte d'un autre élément: admettons qu'on soit coincés sur le pont, que ce pont soit congestionné dans les deux directions et qu'il s'effondre, il ne s'agit plus d'une question sociale, il s'agit d'une question de négligence criminelle.

On ne veut pas tomber dans le « j'aurais donc dû ». Notre rôle, en toute conscience, est de s'assurer qu'on aura pu poser toutes les questions et qu'on aura reçu toutes les réponses des deux côtés. C'est pour cette raison que je propose cette motion aujourd'hui. Oui, on veut un nouveau pont — mon père dirait: « Accouche qu'on baptise » —, mais on a besoin d'avoir l'heure juste sur la situation actuelle quant à ce pont.

• (1555)

En effet, toutes les données qui ont permis de produire le fameux rapport de ces ingénieurs, qui parlaient d'effondrement partiel, ont été colligées lors d'inspections quotidiennes.

[Traduction]

Nous devons savoir ce qui s'est vraiment passé durant cette période et quelles données ont été utilisées pour la rédaction de ce rapport.

En tant que législateur, je dois faire en sorte que nous obtenions ces données, par l'entremise du comité. Je suis membre du Conseil privé et un ancien ministre. Je comprends donc la question du huis clos.

Si le huis clos a sa raison d'être, nous devrions tous à un moment donné déclarer que le rapport, l'accès à ce rapport... Il faudra d'abord prouver qu'il s'agit véritablement d'une question de sécurité. Nous sommes tous des adultes. Nous devrions avoir accès à ces rapports, comme pour les rapports de la Défense nationale et d'autres. Je vous le dis, il s'agit de sauver des vies. Voilà le premier élément.

Deuxièmement — n'ayez crainte, je ne vais pas perdre la voix complètement — je veux seulement que le ministre vienne nous parler du rôle de la Société des ponts dans ce dossier. Nous devons savoir ce qu'elle compte faire. L'enjeu est clair: c'est le pont Champlain. Mais il y a aussi les rapports de cette entité avec les électeurs et sa transparence.

C'est ici que le ministre doit donner des explications. Lui-même et un représentant de la Société des ponts devraient comparaître devant nous, fournir toutes les données, dire toute la vérité au sujet de ce qui s'est passé et, par le fait même, de ce qui se passe actuellement. Nous aurons bien entendu d'autres questions à poser, car il semble qu'on répare le pont Jacques Cartier tous les deux ans. Il y a aussi le pont Mercier et bien d'autres dossiers.

Nous devons voir le plan et savoir ce qui se passe. Voilà pourquoi je présente cette motion, monsieur le président.

[Français]

C'est vital, c'est une question de sécurité et c'est une question de décence. Il faut être responsable et reconnaître qu'il ne s'agit pas d'une question de partis politiques.

Comme Montréalais, comme Québécois et comme Canadien, je ne veux pas voir ici ce qui est arrivé au Minnesota en 2007, alors qu'un pont s'est effondré. On s'est peut-être demandé si on avait tout fait pour que ça n'arrive pas. En mon âme et conscience, je veux pouvoir dire que j'ai tout fait, en tant que législateur, pour protéger l'intérêt public et le public. C'est le but de ma motion. J'espère que tout le monde l'appuiera.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Nicholls.

• (1600)

[Français]

M. Jamie Nicholls: Je serai bref. Nous proposons d'appuyer la motion de M. Coderre. Nous pensons que si le gouvernement agit de bonne foi, il doit faire preuve de transparence au sujet de tous les rapports relatifs aux infrastructures afin de rassurer les populations impliquées, particulièrement les citoyens des circonscriptions de M. Mai et de M. Benskin.

Je pense que le gouvernement du Québec a fait preuve de bonne foi en rendant publics tous les rapports du MTQ. Il a fait preuve de transparence à l'égard des Québécois. Le gouvernement fédéral doit faire la même chose et rassurer les personnes qui utilisent ces ponts, pour montrer que l'utilisation des ponts est sécuritaire, pour démontrer sa bonne foi et prouver qu'il pense à la sécurité de la population.

[Traduction]

Simplement pour résumer, je dirais que, par souci de transparence, le gouvernement devrait publier tous les rapports d'inspection des ponts pour rassurer la population du Québec quant à la sécurité des ponts de leur province, qu'ils relèvent de la responsabilité du gouvernement provincial ou fédéral. Ainsi, il montrerait qu'il se soucie véritablement de la sécurité des Québécois.

Le président: Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: En fait, je vais appuyer la motion. L'une des raisons pour lesquelles je le fais, c'est que lorsque le ministre Lebel a dit, cet été, qu'il existait des rapports qu'il ne voulait pas rendre publics puisqu'ils pourraient inquiéter la population, c'est l'effet contraire qui s'est produit. Les gens ont été plus alarmés par le fait qu'on cachait ces rapports sous prétexte que le public ne comprendrait peut-être pas.

Aussi, selon les commentaires que j'ai reçus, les gens se sont sentis insultés. Il faut faire confiance à la population. C'est elle qui a le dernier mot. Donc, il faut lui donner l'information, surtout lorsqu'on parle d'un pont dont l'enjeu non seulement présente un aspect économique, mais relève vraiment d'une question de sécurité publique. En ce sens, il est important que les rapports soient rendus publics.

On remercie le gouvernement d'avoir mis en avant le dernier rapport du consortium BCDE sur l'étude de préféabilité. Malheureusement, il a fallu que les partis de l'opposition fassent pression sur les médias. Il y a une façon de travailler pour qu'on puisse le faire maintenant. La motion revient vraiment à demander que les rapports soient publics ici, dans ce comité, pour qu'on puisse les étudier ensemble et, du même coup, travailler ensemble pour trouver une véritable solution et aller de l'avant. Je pense que c'est ce que demande la population. C'est ce qu'elle veut: non seulement être informée, mais aussi sentir que le gouvernement et les partis de l'opposition travaillent ensemble pour défendre ses intérêts.

Je ne trouve pas que cette motion en demande excessivement. Tout ce qu'on demande est de rendre publics les rapports qui existent déjà, sans devoir nécessairement passer par les médias comme cela a été le cas. Aujourd'hui, on a découvert qu'un rapport qui datait de janvier évaluait à 741 millions de dollars par année la perte

économique que Montréal pourrait subir si le pont Champlain devait fermer.

Donc, peut-être par souci de transparence et par volonté de faire avancer les choses, on demande que tous les rapports soient rendus publics dans ce comité.

Comme mon collègue l'a mentionné, si des dossiers ou des enjeux doivent être débattus à huis clos, peut-être y a-t-il moyen de discuter dans ce cas, mais il faudrait pouvoir justifier pourquoi ils sont débattus à huis clos, plutôt que d'affirmer que les rapports ne sont pas rendus publics parce que la population ne comprendrait pas.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Benskin.

M. Tyrone Benskin: Nous avons tous été élus par des gens d'une ville, d'un village ou d'une localité pour les représenter ici. Au total, 308 parlementaires ont pour tâche de veiller à la sécurité et au bien-être de leurs électeurs, de la population du pays.

Il me semble que nous pourrions mieux effectuer notre travail si nous disposions de toute l'information. Il peut sembler y avoir une confrontation entre nous et le gouvernement, mais en ce qui a trait à la sécurité publique, — et croyez-le ou non, le NPD se préoccupe de la sécurité publique autant que n'importe quel autre parti — particulièrement en ce qui concerne les ponts au Canada, il est important que nous, les parlementaires, qui avons été chargés de nous occuper de ces enjeux, connaissions la situation et que nous entendions ce que les ingénieurs ont à dire au sujet de nos ponts. Il est important que nous tous ici présents sachions ce qui se passe. Ces ponts existent depuis très longtemps tandis que certains d'entre nous sont ici depuis peu de temps. Il faut vraiment que nous sachions ce qui s'est passé pour que nous puissions prévoir ce qui se passera.

C'est pour cette raison que j'appuie la motion. J'espère que vous l'appuierez également pour que nous puissions être en mesure de faire notre travail.

• (1605)

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires? Puisqu'il n'y en a pas, nous allons passer au vote.

L'hon. Denis Coderre: Je demande un vote par appel nominal.

Le président: Nous allons tenir un vote par appel nominal. Je le répète, lorsque le greffier nomme votre nom, vous dites « oui » si vous appuyez la motion ou « non » si vous ne l'appuyez pas.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais savoir si la loi du nombre s'appliquera aussi si on demande la présence du ministre Lebel. Viendra-t-il à un moment donné? A-t-on fait des recherches à cet égard? Selon moi, la première chose qu'il doit faire est de comparaître devant le comité pour nous expliquer ce qui se passe au sein de son ministère.

[Traduction]

Le président: Selon le rapport que nous avons approuvé au début, nous allons procéder selon l'ordre convenu, ce qui signifie que nous nous pencherons sur une stratégie nationale de transport en commun. Je suis d'accord pour que nous invitions le ministre à comparaître devant nous. Il faut vérifier si des représentants du ministère sont libres ce mercredi et espérer, malgré le court préavis, qu'ils le seront. Nous pourrions en même temps inviter le ministre à comparaître.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Étant donné qu'un représentant du ministère sera présent et qu'on parlera aussi de transport en commun, je pense qu'il est important que la Société des ponts fédéraux limitée y soit également représentée, car le transport en commun emprunte les différents ponts. On aura donc des questions à ce sujet aussi.

[Traduction]

Le président: Nous inviterons le plus de personnes possible, et je vais également préciser que nous souhaitons que le ministre comparaisse devant nous au plus tôt.

Je demanderais aux membres du comité de fournir les noms des gens qu'ils souhaitent voir comparaître dans le cadre de notre étude sur une stratégie nationale de transport en commun. Je vous demande d'envoyer vos listes de noms le plus tôt possible, soit à mon bureau, soit au bureau du greffier. Nous allons commencer mercredi, j'ose espérer, avec des représentants du ministère, ce qui nous donnera du temps pour planifier les réunions de lundi et mercredi prochains.

Est-ce que ça va? Y a-t-il autre chose?

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>